

Rok 1908.

Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część XXVI. — Wydana i rozesłana dnia 27. marca 1908.

Treść: *M* 55. Obwieszczenie, dotyczące udzielenia koncesyi na normalnotorową kolej lokalną z Friedbergu do Aspang i zmiany postanowień koncesyjnych dla kolei lokalnych z Fürstenfeldu do Hartbergu z odnogą do Neudau oraz z Hartbergu do Friedbergu.

55.

Obwieszczenie Ministerstwa kolei żelaznych z dnia 23. marca 1908.,

dotyczące udzielenia koncesyi na normalnotorową kolej lokalną z Friedbergu do Aspang i zmiany postanowień koncesyjnych dla kolei lokalnych z Fürstenfeldu do Hartbergu z odnogą do Neudau oraz z Hartbergu do Friedbergu.

Na zasadzie Najwyższego upoważnienia nadaje w porozumieniu z interesowanymi Ministerstwami spółce akcyjnej „Kolej lokalna Fürstenfeld—Hartberg (—Neudau)“ w Gracu koncesyę na budowę i utrzymywanie w ruchu kolei lokalnej, która ma być wykonana jako normalnotorowa kolej główna drugorzędna z Friedbergu do Aspang, a to w myśl postanowień ustawy o koncesyach na koleje żelazne z dnia 14. września 1854., Dz. u. p. Nr. 238., jakoteż ustaw z dnia 31. grudnia 1894., Dz. u. p. Nr. 2. z r. 1895., z dnia 24. grudnia 1905., Dz. u. p. Nr. 216., i z dnia 19. lutego 1907., Dz. u. p. Nr. 69.

Z tego powodu ustala się na nowo wynikające z koncesyi prawa i obowiązki wymienionej spółki akcyjnej odpowiednio do zmienionych stosunków w sposób następujący:

Rozdział I.

§ 1.

Postanowienia §§ 1. aż do 4. włącznie i § 10. Najwyższego dokumentu koncesyjnego z dnia 22. lipca 1890., Dz. u. p. Nr. 163. dla kolei lokalnej z Fürstenfeldu do Hartbergu z odnogą do Neudau oraz postanowienia §§ 1., 7. i 8. dokumentu koncesyjnego z dnia 28. września 1901., Dz. u. p. Nr. 150. dla kolei lokalnej z Hartbergu do Friedbergu zatrzymają i nadal moc obowiązującą; natomiast przestają obowiązywać postanowienia §§ 5. aż do 9. włącznie i § 11. aż do 15. włącznie Najwyższego dokumentu koncesyjnego z dnia 22. lipca 1890., Dz. u. p. Nr. 163., tudzież postanowienia §§ 2. aż do 6. włącznie i §§ 9. aż do 14. włącznie dokumentu koncesyjnego z dnia 28. września 1901., Dz. u. p. Nr. 150., oraz obwieszczenia c. k. Ministerstwa kolei żelaznych z dnia 19. sierpnia 1907., Dz. u. p. Nr. 216., dotyczącego uzupełnienia dokumentu koncesyjnego z dnia 28. września 1901., Dz. u. p. Nr. 150. dla kolei lokalnej z Hartbergu do Friedbergu.

§ 2.

Co do kolei lokalnej z Friedbergu do Aspang korzysta spółka z dobrodziejstw, przewidzianych w artykule V. ustawy z dnia 31. grudnia 1894., Dz. u. p. Nr. 2. z roku 1895.

§ 3.

Budowę kolei żelaznej z Friedbergu do Aspang należy ukończyć najpóźniej w przeciągu trzech lat, licząc od dnia dzisiejszego. Gotową kolej oddać należy bezzwłocznie do użytku publicznego i utrzymywać ją w nieprzerwanym ruchu przez cały czas trwania koncesyi.

Jako rękojmię dotrzymania powyższego terminu budowy, jakoteż wykonania i urządzenia kolei zgodnie z warunkami koncesyi złożyć ma spółka na żądanie c. k. rządu odpowiednią kaucyę w papierach wartościowych, nadających się do lokacyi pieniędzy sierocych.

W razie niedotrzymania powyższego zobowiązania można kaucyę tę uznać za przepadłą.

§ 4.

Celem wybudowania kolei żelaznej z Friedbergu do Aspang nadaje się spółce prawo wywłaszczania podług przepisów ustawowych, w tej mierze obowiązujących.

Takie samo prawo przyznane będzie spółce także co do tych ewentualnie wybudować się mających kolei podjazdowych, których budowę rząd ze względu na dobro publiczne uznałby za pożyteczną.

§ 5.

Budowa kolei z Friedbergu do Aspang wykonana będzie stosownie do zarządzeń, które w tym względzie przez c. k. Ministerstwo kolei żelaznych będą wydane, pod bezpośredniem kierownictwem i nadzorem c. k. Ministerstwa kolei żelaznych względnie władzy, delegowanej w tym celu przez wyższe Ministerstwo.

Oddanie budowy i dostaw nastąpi na podstawie szczegółowego projektu i kosztorysu, zestawionych przy odpowiednim wpływie organów państwowych, z bezpośredniem współudziałem rządu i o ile możności według warunków, stosowanych zwyczajnie przy budowach kolei państwowych.

Oddanie robót, połączonych z budową, nastąpi oddzielnie od dostarczenia pieniędzy. Wszystkie materiały budowlane oraz środki przewozowe, szyny i inne części składowe kolei, tudzież wszystkie przedmioty, służące do jej wyposażenia, nabyte być mają wyłącznie w zakładach krajowych.

C. k. Ministerstwo kolei żelaznych może w porozumieniu z Ministerstwem handlu dozwolić odstąpienia od tego postanowienia o tyle, o ileby wykazano, iż zakłady krajowe nie mogą wykonać odnośnych dostaw pod temi samemi warunkami

co do ceny, jakości i czasu dostawy, jakie zaofiarowały zakłady zagraniczne.

Przy robotach, połączonych z budową, należy zatrudniać przedewszystkiem krajowe siły robocze.

Rozdział II.

§ 6.

Państwo poręcza kolejom lokalnym Hartberg—Friedberg i Friedberg—Aspang, złączonym w jednolite przedsiębiorstwo, dla których prowadzić należy samoistny, jednolity rachunek obrotowy według zarządzenia c. k. Ministerstwa kolei żelaznych, na zasadzie ustaw z dnia 1. lipca 1901., Dz. u. p. Nr. 85., z dnia 19. lutego 1907., Dz. u. p. Nr. 69., i z dnia 6. marca 1907., Dz. u. p. Nr. 73., roczny, czysty dochód ogólny, równający się zapotrzebowaniu na oprocentowanie po cztery od sta oraz na ratę, przeznaczoną według planu na amortyzację wymienionych poniżej pożyczek pierwszeństwa, a to :

- a) pożyczki pierwszeństwa w kwocie imiennej 4,230.000 K, ubezpieczonej na kolei lokalnej Hartberg—Friedberg, która ma uleść umorzeniu najdalej do dnia 1. sierpnia 1976.;
- b) pożyczki pierwszeństwa, która ma być na nowo zaciągnięta celem pokrycia dodatkowego zapotrzebowania kapitału budowlanego, jakie co do tej linii zaistniało, i która ma uleść umorzeniu najpóźniej do dnia 1. sierpnia 1976., a to w tej kwocie imiennej, w swoim czasie przez rząd oznaczyć się mającej, jaka okaże się potrzebna celem dostarczenia efektywnej kwoty 1,600.000 K, tudzież
- c) pożyczki pierwszeństwa, która ma być zaciągnięta celem budowy kolei lokalnej z Friedbergu do Aspang i uleść umorzeniu do dnia 1. sierpnia 1976., a to w tej kwocie imiennej, w swoim czasie przez rząd oznaczyć się mającej, jaka okaże się potrzebna celem dostarczenia kwoty 14,988.000 K w gotówce.

§ 7.

Z czystego dochodu rocznego, zagwarantowanego w myśl § 6., użyć należy na umorzenie wymienionych tamże pożyczek pierwszeństwa takiej kwoty, jaką wyznaczy rząd stosownie do planów umorzenia, zatwierdzonych przez siebie względnie mających uleść zatwierdzeniu rządowemu.

§ 8.

Dodatek, który rząd płacić ma z powodu objęcia gwarancji (§ 6.), asygnowany będzie do wypłaty po poprzedniem zbadaniu przedłożonego, udoku-

mentowanego rachunku rocznego najpóźniej w trzy miesiące po jego przedłożeniu.

Celem zastrzeżonego oprocentowania i zgodnego z planem zwrotu pożyczek w umówionych terminach płatności, wypłaci jednak skarb stosownie do zapotrzebowania, sprostowanego na podstawie preliminarza dochodów, częściowe kwoty także wcześniej z zastrzeżeniem policzenia, przeprowadzić się mającego na podstawie rachunku rocznego, jeżeli spółka wniesie odnośną prośbę na sześć tygodni przed terminem zapadłości.

Gdyby po ostatecznem ustaleniu rachunku rocznego, który o ile możności przedłożyć należy w ciągu trzech miesięcy po upływie roku obrotowego, okazało się, iż zaliczki wymierzono za wysoko, natenczas spółka winna zwrócić zaraz otrzymaną nadwyżkę.

Żądanie względem uiszczenia dopłaty ze strony państwa podnieść należy najpóźniej w przeciągu roku po upływie odnośnego roku obrotowego, w przeciwnym bowiem razie gaśnie ono.

§ 9.

Kwotę, płaconą przez rząd wskutek objęcia gwarancji, uważać należy jedynie za zaliczkę, oprocentowaną rocznie po cztery od sta.

Jeżeli czysty dochód kolei przenosi zagwarantowaną sumę roczną, natenczas oddać należy zaraz rządowi odnośną nadwyżkę na spłacenie udzielonej zaliczki wraz z procentami aż do zupełnego jej umorzenia.

Wyrównanie płatnych odsetek poprzedza przytem zwrot zaliczek.

Wierzytelności państwa z tytułu takich zaliczek lub odsetek, których nie zapłacono aż do chwili zgaśnięcia koncesji lub wykupienia kolei, wyrównać należy z pozostałego majątku przedsiębiorstwa, do którego należy w szczególności także odszkodowanie, uiścić się mające w razie wykupna (§ 18.).

§ 10.

Ewentualne koszty notowania papierów wartościowych na giełdach krajowych i zagranicznych, ewentualne należności stemplowe od kuponów, oraz podatki, które przedsiębiorstwo płacić będzie po upływie lat wolnych, można wstawić do rachunku ruchu jako pozycję wydatkową.

To samo odnosi się do ewentualnych dodatków administracyjnych, które mają być płacone od pożyczek pierwszeństwa, oraz do ewentualnych zwro-

tów z tytułu podatków i należności, które mają być uiszczone na rzecz zakładu finansowego, dostarczającego pożyczki.

Od dodatków państwowych nie uiszcza spółka żadnych podatków.

§ 11.

Ruch na obu kolejach, o których mowa w rozdziale niniejszym, utrzymywany będzie przez państwo na rachunek spółki przez cały czas trwania koncesji, a spółka obowiązana będzie zwracać rządowi kolei państwowych koszta, z powodu utrzymania tego ruchu rzeczywiście ponoszone, które ewentualnie ustali się w pewnej kwocie ryczałtowej. Warunki tego utrzymywania ruchu unormowane będą w kontrakcie ruchu, który rząd zawrze ze spółką.

Przytem zastrzega się rządowi prawo urzędzenia ruchu, ustalenia taryf dla przewozu osób i towarów, klasyfikacji towarów i wszystkich dodatkowych postanowień, odnoszących się do przewozu rzeczy, następnie prawo ustalenia świadczeń przedsiębiorstwa kolejowego na rzecz wydziałów służby publicznej, w szczególności na korzyść zarządu pocztowego i zakładu telegrafów państwowych, a to według swobodnego uznania, przy uwzględnieniu istniejących w danym czasie wymogów ruchu i na tak długo, dopóki spółka istotnie korzystać będzie z gwarancji państwowej lub dopóki zaliczki gwarancyjne, udzielone przez państwo, będą jeszcze zalegać.

Po upływie tego czasu winna spółka postąpić według odnośnych przepisów, zawartych w kontrakcie ruchu.

Unormowanie taryf osobowych i towarowych oraz świadczeń na cele publiczne pozostanie zresztą zawsze zastrzeżone dla ustawodawstwa a spółka winna poddać się takiemu unormowaniu.

Rozdział III.

Zresztą stosowane będą do kolei lokalnych z Fürstenfeldu do Hartbergu z odnogą do Neudau, z Hartbergu do Friedbergu i z Friedbergu do Aspang następujące jednolite postanowienia:

§ 12.

Co do budowy kolei i co do ruchu na nich winna spółka stosować się do osnowy tego obwieszczenia, do warunków koncesyjnych, ustanowionych przez c. k. Ministerstwo kolei żelaznych, tudzież do innych zarządzeń, jakie będą wydane,

jakoteż do istniejących w tej mierze ustaw i rozporządzeń, w szczególności do ustawy o koncesjach na koleje żelazne z dnia 14. września 1854., Dz. u. p. Nr. 238. i do regulaminu ruchu na kolejach żelaznych z dnia 16. listopada 1851., Dz. u. p. Nr. 1. z roku 1852., wreszcie do ustaw i rozporządzeń, któreby w przyszłości zostały wydane.

Pod względem ruchu będzie można odstąpić od środków bezpieczeństwa i przepisów co do ruchu, ustanowionych w regulaminie ruchu kolei żelaznych i w odnośnych postanowieniach dodatkowych o tyle, o ile ze względu na szczególne stosunki obrotu i ruchu, a w szczególności ze względu na zmniejszoną chyżość c. k. Ministerstwo kolei żelaznych uzna to za dopuszczalne; w tej mierze trzymać się należy osobnych przepisów ruchu, które wyda c. k. Ministerstwo kolei żelaznych.

§ 13.

Spółka ma prawo zaciągnięcia, oprócz pożyczek pierwszeństwa, przeznaczonych na pokrycie kosztów budowy i dodatkowego zapotrzebowania kapitału budowlanego, które zaistniało co do kolei lokalnej Hartberg—Friedberg, celem wybudowania kolei lokalnej z Friedbergu do Aspang, pod warunkami ustalonymi przez rząd, dalszej pożyczki pierwszeństwa, rozłożonej ewentualnie na częściowe zapisy długu, oprocentowanej po cztery od sta i mającej uledek umorzeniu najpóźniej do dnia 1. sierpnia 1976. w kwocie imiennej, przez rząd oznaczyć się mającej.

Zbycie tej pożyczki pierwszeństwa nastąpi według zarządzeń, wydanych przez rząd.

Dywidenda pierwszeństwa, należąca się wydanym przez spółkę akcyom pierwszeństwa pierwszej kategorii przed akcjami pierwszeństwa drugiej kategorii i akcjami zakładowymi, oraz akcyom pierwszeństwa drugiej kategorii przed akcjami zakładowymi, nie może być wyznaczona w wyższej kwocie jak pięć od sta, przyczem jednak dopłata z dochodów późniejszych lat nie ma mieć miejsca.

Cyfra kapitału zakładowego, rzeczywistego i nominalnego podlega zatwierdzeniu rządowi.

W tym względzie przyjmuje się za zasadę, że oprócz kosztów sporządzenia projektu, budowy i urządzenia kolei, jakoteż kosztów sprawienia parku kolejowego, które za zezwoleniem rządu rzeczywiście wyłożono i należyte udowodniono, tudzież kwot, wyznaczonych przez rząd na nabycie zapasu materiałów i uposażenia kasowe z doliczeniem odsetek interkalarnych i rat amortyzacyjnych, rzeczywiście zapłaconych w okresie budowy i straty

na kursie, rzeczywiście poniesionej przy gromadzeniu kapitału, żadne wydatki jakiegobądź rodzaju nie mogą być liczone.

Gdyby po zupełnem zużycowaniu pierwszego kapitału zakładowego miano wystawić jeszcze jakie nowe budowle lub pomnożyć urządzenia ruchu, natenczas koszta przez to poniesione mogą być doliczone do kapitału zakładowego, jeżeli rząd pozwolił na wzniesienie projektowanych nowych budowli lub na pomnożenie urządzeń ruchu i jeżeli koszta te będą należycie wykazane.

Cały kapitał zakładowy umorzony być ma w okresie koncesyjnym według planu amortyzacji, przez rząd zatwierdzonego.

Wzory wydać się mających obligacji pierwszeństwa wymagają zatwierdzenia rządowego.

§ 14.

Transporty wojskowe muszą być przewożone po niższych cenach taryfowych. Pod względem zastosowania taryfy wojskowej do przewozu osób i rzeczy obowiązywać będą postanowienia, które tak w tej mierze, jak i względem ulg dla podróżujących wojskowych, każdorazem obowiązują na austriackich kolejach państwowych.

Postanowienia te stosują się także do obrony krajowej i do pospolitego ruszenia obu połów Monarchii, do tyrolskich strzelców krajowych i do żandarmerii, a to nie tylko w podróżach na koszt skarbu państwa, lecz także w podróżach służbowych na ćwiczenia wojskowe i zebrania kontrolne, odbywanych własnym kosztem.

Spółka obowiązana jest przystąpić do umowy, zawartej przez austriackie spółki kolejowe co do zakupu i utrzymywania w pogotowiu przyborów dla transportów wojskowych, oraz co do pomagania sobie nawzajem służbą i taborami przy uskutenianiu większych transportów wojskowych, dalej do każdorazem obowiązujących przepisów dla kolei żelaznych na wypadek wojny, jakoteż do umowy dodatkowej o przewozie chorych i rannych, przewożonych w postawie leżącej na rachunek skarbu państwa, która weszła w wykonanie z dniem 1. czerwca 1871.

Przepis, który obowiązuje każdorazem pod względem transportu wojskowego na kolejach żelaznych, tudzież każdorazem obowiązujące przepisy dla kolei żelaznych na wypadek wojny, nabywają dla spółki mocy obowiązującej od dnia otwarcia ruchu na wymienionych kolejach. Przepisy rzeczownego rodzaju, które dopiero po tym terminie zostaną wydane i w Dzienniku ustaw państwa nie będą ogłoszone, nabędą dla spółki mocy obowiązującej z chwilą, w której urzędownie poda się je do jej wiadomości.

Zobowiązania te ciążą na spółce tylko o tyle, o ile dopełnienie ich będzie możliwe ze względu na drugorzędny charakter tych linii oraz ze względu na ułatwienia, udzielone skutkiem tego pod względem budowy, wyposażenia kolei i systemu ruchu.

Spółka obowiązana jest uwzględniać przy obśadzaniu posad wysłużonych podoficerów armii, marynarki wojennej i obrony krajowej w myśl ustawy z dnia 19. kwietnia 1872., Dz. u. p. Nr. 60.

§ 15.

Spółka obowiązana jest zastanowić ruch wymienionych kolei w razie uruchomienia i wojny w każdej chwili, bez roszczenia sobie odszkodowania, i to o tyle i na tak długo, o ile i na jak długo władza wojskowa uzna to za potrzebne ze względu na ruch wojsk lub inne operacje wojskowe na drodze publicznej, której kolei w danym razie współużywa.

§ 16.

Do przewozu korpusów straży cywilnej (straży bezpieczeństwa, straży skarbowej itp.) stosować należy analogicznie zniżoną taryfę, przepisaną dla transportów wojskowych.

§ 17.

Pod warunkami i zastrzeżeniami, podanymi w artykule XII. ustawy z dnia 31. grudnia 1894., Dz. u. p. Nr. 2. z r. 1895., obowiązana jest spółka dozwolić rządowi na jego żądanie każdego czasu współużywania kolei do przewozu między kolejami, już istniejącymi lub dopiero w przyszłości mającymi powstać — na których rząd ruch utrzymuje — w taki sposób, by rząd mógł z prawem samostanowienia ustanawiać taryf przewozić lub pozwolić przewozić tak całe pociągi jak i pojedyncze wozy współużywane kolejami lub ich częściami, za opłatą stosownego wynagrodzenia.

§ 18.

Rząd zastrzega sobie prawo wykupienia koncesjonowanych kolei w każdym czasie pod następującymi warunkami:

1. Odszkodowanie, które uiszczyć się w razie odkupienia, będzie polegało na tem, iż państwo weźmie na siebie w miejsce spółki spłacenie pożyczek pierwszeństwa, w § 6. określonych i innych pożyczek hipotecznych, któreby spółka za zezwoleniem rządu możliwie zaciągnęła celem pokrycia policzalnych kosztów założenia, a to w kwotach, zalegających w chwili odkupienia jako jeszcze nieumorzone, a nadto, że uiszczyć w gotówce lub w państwowych

zapisach długu kwotę w wysokości kapitału akcyjnego, w chwili odkupienia jeszcze nie umorzonego; od tej ostatniej zapłaty potrącić należy, bez ujemy jednak dla przewidzianego statutem zupełnego zaspokojenia wydanych przez spółkę akcji pierwszeństwa lit. a, ewentualne wierzytelności państwa z tytułu zaległych zaliczek gwarancyjnych z odsetkami (zobacz rozdział II., § 9.).

Obligacje długu państwa liczone będą w takim razie po kursie, jaki wyniknie jako przecięcie z porównania kursów pieniężnych obligacji długu państwa tego samego rodzaju, notowanych urzędowo na giełdzie wiedeńskiej w ciągu półrocza bezpośrednio poprzedzającego.

2. Przez wykupienie kolei i od dnia tego wykupienia przechodzi na państwo za wypłatą wynagrodzenia, pod l. 1. wymienionego, bez dalszej zapłaty własność kolei wolna od ciężarów, względnie obciążona tylko zalegającą jeszcze resztą pożyczek, za zezwoleniem rządowym zaciągniętych, tudzież ich używanie wraz z wszystkimi do nich należącymi ruchomościami i nieruchomościami, licząc tu także tabor wozowy, zapasy materiałów i zapasy kasowe, ewentualnie także koleje podjazdowe, będące własnością spółki i jej przedsiębiorstwa poboczne, jakoteż rezerwy obrotowe i kapitałowe, utworzone z kapitału zakładowego, o ileby tych ostatnich nie użyto już za zezwoleniem rządu stosownie do ich przeznaczenia.

3. Uchwała rządu, tycząca się wykonania państwowego prawa wykupna, które nastąpić może zawsze tylko z początkiem roku kalendarzowego, oznajmiona będzie przedsiębiorstwu kolejowemu we formie deklaracji najpóźniej do dnia 31. października bezpośrednio poprzedzającego roku.

Deklaracja ta określać będzie następujące szczegóły:

- a) termin, od którego wykupienie następuje;
- b) przedsiębiorstwo kolejowe, będące przedmiotem wykupna, i inne przedmioty majątkowe, które bądź jako przynależność przedsiębiorstwa kolejowego, bądź jako zaspokojenie pretensji państwa ze stosunku gwarancyjnego lub z jakichkolwiek innych tytułów prawnych przejść mają na państwo;
- c) kwotę ceny wykupna (l. 1.), którą państwo zapłacić ma przedsiębiorstwu kolejowemu, ewentualnie z zastrzeżeniem późniejszego sprostowania tymczasowo obliczoną, z oznaczeniem terminu i miejsca płatności.

4. Rząd zastrzega sobie prawo ustanowienia — jednocześnie z doręczeniem deklaracji, tyczącej się wykupna — osobnego komisarza do czu-

wania nad tem, żeby stan majątku, począwszy od tej chwili, nie został na szkodę państwa zmieniony.

Od chwili deklaracji co do wykupienia wymaga wszelka sprzedaż lub obciążenie nieruchomości w niej wymienionych pozwolenia tego komisarza.

To samo odnosi się do przyjmowania wszelkich nowych zobowiązań, które albo przekraczają zakres zwyczajnego toku interesów albo powodują trwałe obciążenie.

5. Spółka obowiązana jest mieć o to staranie, aby rząd mógł w dniu, na wykupienie wyznaczonym, objąć w fizyczne posiadanie wszystkie przedmioty majątkowe, w deklaracji wykupna wymienione.

Gdyby spółka nie uczyniła zadość temu zobowiązaniu, będzie rząd miał prawo nawet bez jej zezwolenia i bez sądowej interwencji, objąć w fizyczne posiadanie przedmioty majątkowe, oznaczone w deklaracji.

Począwszy od chwili wykupienia, odbywać się będzie ruch na wykupionych kolejach na rachunek państwa; przeto od tej chwili przypadają wszelkie dochody ruchu na korzyść państwa, na koszt jego zaś wszelkie wydatki ruchu.

Czyste dochody, jakie okażą się z obrachunku po chwilę wykupienia, pozostaną własnością przedsiębiorstwa kolejowego, które natomiast odpowiadać ma samo za wszelkie należitości obrachunkowe i za wszelkie inne długi, pochodzące z budowy i ruchu kolei aż do chwili powyższej.

6. Rząd zastrzega sobie prawo zahipotekowania na podstawie deklaracji wykupna (l. 3.) prawa własności państwa na wszystkich nieruchomych przedmiotach majątkowych, przechodzących wskutek wykupienia na państwo.

Spółka obowiązana jest oddać rządowi na jego żądanie do dyspozycji wszelkie dokumenty prawne, jakichby tenże do tego celu od niej potrzebował.

§ 19.

Trwanie praw i obowiązków spółki, wynikających z koncesyi, łącznie z ochroną przeciw zakładaniu nowych kolei w myśl § 9., lit. b) ustawy o koncesyach na koleje żelazne, oznacza się dla wymienionych kolei na czas aż do dnia 22. lipca 1980.; po upływie tego czasu gasną one.

Pod warunkami, podanymi w § 22. może rząd uznać prawa i obowiązki spółki, wynikające z koncesyi, za zgasłe także przed upływem powyższego terminu.

§ 20.

W razie zgaśnięcia praw i obowiązków spółki, wynikających z koncesyi, i od dnia ich zgaśnięcia przechodzi na państwo, bez wynagrodzenia, wolna od ciężarów własność i używanie koncesyonowanych kolei i wszystkich ruchomych i nieruchomych przynależności, licząc tu także tabor wozowy, zapasy materyałów i zapasy kasowe, koleje podjazdowe i przedsiębiorstwa poboczne, gdyby je spółka posiadała, jakoteż rezerwowe kapitały ruchu i rezerwy, utworzone z kapitału zakładowego, o ile tych ostatnich nie użyto już za zezwoleniem rządu stosownie do ich przeznaczenia.

Tak wtedy, gdy zgasną prawa i obowiązki spółki, wynikające z koncesyi, jak i w razie wykupienia kolei (§ 18.), zatrzymuje spółka na własność fundusz rezerwowy, utworzony z własnych dochodów przedsiębiorstwa i ewentualne aktywa obrachunkowe, tudzież te osobne zakłady i budynki, z własnego majątku wzniesione lub nabyte, do których zbudowania lub nabycia rząd spółkę z tym wyraźnym dodatkiem upoważnił, że przedmioty te nie mają stanowić przynależności kolei.

§ 21.

Rząd ma prawo przekonywać się, czy budowa kolei i urządzenia ruchu są we wszystkich częściach odpowiednio celowi i sumiennie wykonane, tudzież ma prawo zarządzić, aby wadom w tym względzie zapobieżono, względnie je usunięto.

Rząd ma także prawo wglądać w zarząd kolei za pośrednictwem wydelegowanego przez siebie funkcyjariusza, a w szczególności nadzorować w sposób, jaki tylko za stosowny uzna za pośrednictwem organów nadzorczych, które wydeleguje na koszt spółki, aby budowę wykonano zgodnie z projektem i kontraktami.

Komisarz ustanowiony przez rząd ma także prawo bywać na posiedzeniach rady zawiadowczej lub innej reprezentacji, sprawującej zarząd spółki, jakoteż na walnych zgromadzeniach, ile razy uzna to za potrzebne i zawieszać wszelkie takie uchwały lub zarządzenia, któreby się sprzeciwiały ustawom, koncesyi lub statutowi spółki, względnie były szkodliwe dla publicznego dobra; w przypadku jednak takim winien komisarz przedstawić sprawę natychmiast Ministerstwu kolei żelaznych do decyzji, która zapaść ma bezzwłocznie z mocą spółkę wiążącą.

W zamian za unormowane niniejszem nadzorowanie przedsiębiorstwa kolejowego winna spółka płacić za kolej lokalną Fürstenfeld—Hartberg (—Neudau), ze względu na połączony z tem ciężar zajęć, roczne wynagrodzenie ryczałtowe na rzecz skarbu

państwa, którego wysokość oznaczy rząd, uwzględniając rozmiar przedsięwzięcia.

Spółka uwolniona jest od zobowiązań do zwrotu nadwyżki wydatków, wynikłej w danym razie wskutek policyjnego i skarbowego nadzoru i zobowiązań co do bezpłatnego wybudowania i utrzymywania lokalności urzędowych, które to zobowiązania uzasadnione są stosownie do § 89. regulaminu ruchu kolei żelaznych z dnia 16. listopada 1851., Dz. u. p. Nr. 1. z roku 1852.

§ 22.

Rząd zastrzega sobie ponadto prawo tej treści, że gdyby pomimo poprzedniego ostrzeżenia, dopuszczono się ponownie naruszenia lub zaniedbania

jednego z obowiązków, wynikających z koncesyi lub nałożonych ustawami, będzie temu zapobiegał środkami, odpowiadającymi ustawom, a według okoliczności uzna prawa, wynikające z koncesyi, za zgasłe jeszcze przed upływem okresu koncesyjnego (§ 19.). W szczególności można uznać koncesyę za zgasłą jeszcze przed upływem okresu koncesyjnego, określonego w § 19., jeżeli niedopełniono zobowiązań spółki co do skończenia budowy, tudzież otwarcia ruchu, o ile ewentualne przekroczenie terminu nie dałoby się usprawiedliwić w myśl §§ 11., lit. b) ustawy o koncesyach na koleje żelazne.

Derschatta wlr.

Oziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych

wychodzi nakładem c. k. Drukarni nadwornej i państwowej w Wiedniu, dzielnica I., Seilerstätte l. 24,
także w roku 1908. w języku

niemieckim, chorwackim, czeskim, polskim, rumuńskim, ruskim, słoweńskim i włoskim.

Prenumerata na cały **rocznik 1908** każdego z tych ośmiu wydań Dziennika ustaw państwa wynosi za egzemplarz **8 K.** Pojedyncze jego części można odbierać w miejscu lub otrzymywać bezpłatnie pocztą.

Prenumerować można w składzie c. k. Drukarni nadwornej i państwowej w Wiedniu, dzielnica I., Seilerstätte l. 24, i nabywać tamże także pojedyncze roczniki i pojedyncze części Dziennika ustaw państwa.

Ponieważ Dziennik ustaw państwa wydaje się względnie rozsyła się abonentom tylko po poprzednim złożeniu prenumeraty rocznej, przeto należy równocześnie z zaabonowaniem uiścić także przypadającą kwotę pieniężną; celem umożliwienia szybkiego i niewadliwego doręczenia pocztowego należy podać prócz dokładnego adresu mieszkania także odnośny okrąg doręczeń pocztowych.

Pojedyncze roczniki wydania **niemieckiego** można nabywać:

Rocznik 1849 za . . . 4 K 20 h	Rocznik 1869 za . . . 6 K — h	Rocznik 1889 za . . . 6 K — h
" 1850 " . . . 10 " 50 "	" 1870 " . . . 2 " 80 "	" 1890 " . . . 5 " 40 "
" 1851 " . . . 2 " 60 "	" 1871 " . . . 4 " — "	" 1891 " . . . 6 " — "
" 1852 " . . . 5 " 20 "	" 1872 " . . . 6 " 40 "	" 1892 " . . . 10 " — "
" 1853 " . . . 6 " 30 "	" 1873 " . . . 6 " 60 "	" 1893 " . . . 6 " — "
" 1854 " . . . 8 " 40 "	" 1874 " . . . 4 " 60 "	" 1894 " . . . 6 " — "
" 1855 " . . . 4 " 70 "	" 1875 " . . . 4 " — "	" 1895 " . . . 7 " — "
" 1856 " . . . 4 " 90 "	" 1876 " . . . 3 " — "	" 1896 " . . . 7 " — "
" 1857 " . . . 5 " 70 "	" 1877 " . . . 2 " — "	" 1897 " . . . 15 " — "
" 1858 " . . . 4 " 80 "	" 1878 " . . . 4 " 60 "	" 1898 " . . . 6 " — "
" 1859 " . . . 4 " — "	" 1879 " . . . 4 " 60 "	" 1899 " . . . 10 " — "
" 1860 " . . . 3 " 40 "	" 1880 " . . . 4 " 40 "	" 1900 " . . . 7 " — "
" 1861 " . . . 3 " — "	" 1881 " . . . 4 " 40 "	" 1901 " . . . 6 " — "
" 1862 " . . . 2 " 80 "	" 1882 " . . . 6 " — "	" 1902 " . . . 7 " 50 "
" 1863 " . . . 2 " 80 "	" 1883 " . . . 5 " — "	" 1903 " . . . 9 " — "
" 1864 " . . . 2 " 80 "	" 1884 " . . . 5 " — "	" 1904 " . . . 5 " — "
" 1865 " . . . 4 " — "	" 1885 " . . . 3 " 60 "	" 1905 " . . . 6 " — "
" 1866 " . . . 4 " 40 "	" 1886 " . . . 4 " 60 "	" 1906 " . . . 12 " — "
" 1867 " . . . 4 " — "	" 1887 " . . . 5 " — "	" 1907 " . . . 13 " — "
" 1868 " . . . 4 " — "	" 1888 " . . . 8 " 40 "	

Pojedyncze roczniki wydań w innych siedmiu językach od r. 1870. począwszy można nabywać po tej samej cenie co wydanie niemieckie.

Nabywającym na raz przynajmniej 10 dowolnie wybranych, zupełnych roczników Dziennika ustaw państwa przysznaje się opust 20%, a nabywającym na raz przynajmniej 25 dowolnie wybranych, zupełnych roczników Dziennika ustaw państwa opust 25%, zaś nabywającym na raz przynajmniej 35 dowolnie wybranych, zupełnych roczników Dziennika ustaw państwa opust 30%.

NB. Części niemieckiego wydania Dziennika ustaw państwa, które zaginęły lub doszły w stanie wadliwym, reklamować należy najpóźniej w przeciągu czterech tygodni po ich ukazaniu się, zaś części wydań nieniemieckich najpóźniej w przeciągu sześciu tygodni po wydaniu spisu rzeczy i karty tytułowej do odnośnych wydań, wprost w c. k. Drukarni nadwornej i państwowej w Wiedniu, dzielnica III., Rennweg l. 16.

Po upływie tego terminu można pojedyncze części Dziennika ustaw państwa dostać wyłącznie tylko za opłatą ceny handlowej ($\frac{1}{4}$ arkusza = 2 strony za 2 h).

Ponieważ wszystkie roczniki wydania niemieckiego począwszy od roku 1849. i wszystkie roczniki wydań w innych siedmiu językach począwszy od roku 1870. są całkowicie uzupełnione, przeto można nabyć w składzie c. k. Drukarni nadwornej i państwowej w Wiedniu, dzielnica I., Seilerstätte Nr. 24., nie tylko każdy pojedynczy rocznik po cenie wyżej podanej, lecz nawet każdą z osobna część wszystkich tych roczników po cenie handlowej ($\frac{1}{4}$ arkusza = 2 strony za 2 h); tym sposobem umożliwione zostało uzupełnienie niekompletnych roczników i zestawienie pojedynczych części podług materyi.